

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 14

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

P6_TA(2007)0146

Wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków *I**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (COM(2005)0589 — C6-0004/2006 — 2005/0239(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005) 0589) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0004/2006),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rybołówstwa (A6-0086/2007),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

P6_TC1-COD(2005)0239

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Poprzez przyjęcie dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG ⁽⁴⁾, Unia Europejska wzmocniła swoje zdolności służące zapobieganiu sytuacjom stwarzającym zagrożenie dla bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i dla ochrony środowiska morskiego.
- (2) Na mocy tej dyrektywy, nadbrzeżne Państwa Członkowskie mają mieć możliwość wymiany informacji zebranych w ramach misji monitorowania ruchu statków, wypełnianych przez nie w obszarach, za które są odpowiedzialne. Wspólnotowy system wymiany informacji SafeSeaNet, rozwinięty przez Komisję w porozumieniu z Państwami Członkowskimi, obejmuje, z jednej strony, sieć wymiany danych, a z drugiej strony, normalizację głównych znanych informacji na temat statków i ich ładunków (zapowiadanie i sprawozdania). Tak więc, pozwala on na zlokalizowanie u źródła i przekazanie wszelkim organom dokładnych i aktualnych informacji o statkach na wodach europejskich, ich ruchu oraz niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunkach, jak również o wypadkach morskich.
- (3) W tym kontekście, w celu zapewnienia operacyjnego wykorzystania zebranych w ten sposób informacji, istotnym jest, aby infrastruktury niezbędne dla zbierania i wymiany danych, określone niniejszą dyrektywą i ustanowione przez władze krajowe, były zintegrowane ze wspólnotowym systemem wymiany informacji SafeSeaNet.
- (4) Pośród informacji zgłaszanych i wymienianych na mocy dyrektywy 2002/59/WE, szczególnego znaczenia nabierają te dotyczące dokładnych właściwości towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych drogą morską. Dlatego i ze względu na niedawne wypadki na morzu, koniecznym jest umożliwienie władzom nadbrzeżnym łatwiejszego dostępu do danych dotyczących właściwości olejów przewożonych drogą morską, co ma istotne znaczenie przy wyborze najbardziej właściwych metod zapobiegania, i zapewnienie tym władzom, w nagłych wypadkach, bezpośredniej łączności z operatorami posiadającymi najbardziej wyczerpujące informacje o przewożonych produktach.
- (5) Urządzenia umożliwiające automatyczne rozpoznawanie statków (AIS-Automatyczny System Identyfikacji), o których mowa w międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (konwencja SOLAS), pozwalają nie tylko na zwiększenie możliwości w zakresie monitorowania tych statków, lecz przede wszystkim na podniesienie poziomu ich bezpieczeństwa w sytuacjach o zbliżonym statusie nawigacyjnym. Z tego tytułu zostały one włączone do części normatywnej dyrektywy 2002/59/WE. Wobec znaczącej liczby kolizji z udziałem statków rybackich, które najwidoczniej nie zostały rozpoznane przez statki handlowe lub które nie rozpoznały statków handlowych znajdujących się w pobliżu, rozszerzenie tego środka na statki rybackie o długości przekraczającej 15 metrów jest nader pożądane. **Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uznała, że publikowanie w celach handlowych w internecie lub gdzie indziej danych AIS przekazywanych przez statki mogłoby zagrażać bezpieczeństwu statków i urzędzeń portowych oraz zaleciła rządów państw członkowskich, aby zgodnie z postanowieniami prawa krajowego zapobiegały przypadkom udostępniania danych AIS osobom postronnym mającym zamiar publikowania ich w sieci internetowej lub w inny sposób. Ponadto dostępność informacji AIS na temat szlaków morskich i ładunków nie powinna szkodzić uczciwej konkurencji pomiędzy podmiotami działającymi w przemyśle morskim.**
- (6) Należy zbadać możliwość współdziałania systemu AIS oraz systemów określania pozycji statków i systemów łączności stosowanych w ramach wspólnej polityki rybołówstwa, takich jak satelitalny system monitorowania statków (VMS). **W związku z tym harmonogram wyposażenia statków w system AIS należy ustalić przy uwzględnieniu wyników takiego badania.** W dążeniu do integracji tych systemów należy uwzględnić potrzeby i wymagania dotyczące kontroli flot rybackich, zwłaszcza w dziedzinie bezpieczeństwa i poufności przekazywanych danych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- (7) *Niniejsza dyrektywa stanowi, że nowe statki muszą być wyposażone w system AIS. W celu odpowiedniego wyposażenia istniejących statków rybackich oprócz finansowego instrumentu orientacji rybołówstwa należy utworzyć specjalną linię budżetową, dzięki której możliwe byłoby współfinansowanie ze środków wspólnotowych do pułapu ok. 90 proc. bez względu na obszar geograficzny.*
- (8) Art. 16 dyrektywy 2002/59/WE przewiduje podjęcie przez Państwa Członkowskie szczególnych środków w odniesieniu do statków mogących stwarzać zagrożenie ze względu na swoje zachowanie lub stan. Z tego tytułu, pożądanym jest dodanie do wykazu tych statków takich, które nie mają ubezpieczenia lub innych satysfakcjonujących gwarancji finansowych, oraz takich, które zostały zgłoszone przez pilota lub władze portowe jako ujawniające nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo żegluga lub stworzyć zagrożenie dla środowiska naturalnego.
- (9) Zgodnie z art. 18 dyrektywy 2002/59/WE dotyczącej zagrożenia stworzonego przez wyjątkowo złą pogodę, koniecznym jest uwzględnienie niebezpieczeństw mogących zagrażać żegludze z powodu tworzenia się lodu. Dlatego, gdy właściwy organ wyznaczony przez państwo członkowskie uzna, po zapoznaniu się z prognozą dotyczącą stanu lodów opracowaną przez wyspecjalizowane służby, że status nawigacyjny stwarza poważne zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi lub ryzyko zanieczyszczenia środowiska, powinien powiadomić o takiej sytuacji kapitanów statków znajdujących się w obszarze, za który organ ten jest odpowiedzialny, lub zamierzających wejść lub wyjść z portu lub portów znajdujących się w danym obszarze. W tym kontekście koniecznym jest, aby organ ten miał prawo podjąć wszelkie inne właściwe środki dla zapewnienia bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i ochrony środowiska naturalnego. **W celu uniknięcia ewentualnych problemów z zasadami klasyfikacji lodowej, ustanowionymi przez niektóre towarzystwa klasyfikacyjne, pomocna byłaby standaryzacja odpowiednich przepisów przez poszczególne państwa. W związku z tym Międzynarodowe Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS) lub inne wiodące stowarzyszenia mogłyby ujednoczyć wymagania w celu uniknięcia takich możliwych konfliktów.**
- (10) Art. 20 dyrektywy 2002/59/WE w szczególności przewiduje, że Państwa Członkowskie opracowują plany umożliwiające przyjęcie, gdy sytuacja tego wymaga, zagrożonych statków w swych portach lub jakimkolwiek innym osłoniętym obszarze, w możliwie najlepszych warunkach, celem ograniczenia zasięgu skutków wypadków morskich.
- (11) Jednakże, w świetle wytycznych dotyczących miejsc schronienia, uchwalonych przez IMO po przyjęciu dyrektywy 2002/59/WE, a także w następstwie prac przeprowadzonych we współpracy z Komisją, Europejską Agencją ds. bezpieczeństwa na morzu i Państwami Członkowskimi, koniecznym jest sprecyzowanie podstawowych przepisów, które powinny zawierać plany „miejsc schronienia”, dla zapewnienia zharmonizowanego i skutecznego wdrożenia tego środka i jasnego określenia zasięgu obowiązków spoczywających na Państwach Członkowskich.
- (12) **Ważne jest, aby w przypadku zagrożenia na morzu, czyli zaistnienia sytuacji, która może prowadzić do zatonięcia statku lub poważnego zagrożenia dla środowiska naturalnego lub dla nawigacji, możliwe było zwrócenie się do niezależnego organu posiadającego odpowiednie uprawnienia i wiedzę fachową potrzebną do podjęcia wszelkich niezbędnych decyzji mających na celu udzielenie pomocy zagrożonemu statkowi, ochronę życia ludzkiego i środowiska naturalnego oraz ograniczenie szkód gospodarczych. Właściwy organ powinien mieć charakter stały. Powinien on w szczególności mieć prawo do podjęcia niezależnej decyzji o przyjęciu zagrożonego statku w miejscu schronienia. W tym celu powinien on dokonać uprzedniej oceny sytuacji, w oparciu o informacje zawarte w mającym zastosowanie planie „miejsce schronienia”.**
- (13) Plany **przyjęcia statków potrzebujących pomocy** powinny zawierać dokładny opis łańcucha decyzyjnego dotyczącego ostrzegania i postępowania w sytuacjach, o których mowa. Właściwy organ, a także jego zakres działania, podobnie jak środki łączności pomiędzy zainteresowanymi stronami, powinny być opisane w sposób klarowny. Stosowane procedury powinny zapewniać szybkie podjęcie decyzji opartej na specjalistycznej wiedzy fachowej **dotyczącej postępowania w przypadku zdarzeń, które mogą przynieść poważne negatywne skutki.**
- (14) Państwa Członkowskie powinny również, w trakcie opracowywania planów, sporządzić wykaz potencjalnych miejsc schronienia wzdłuż wybrzeża, w celu umożliwienia właściwym organom, w przypadku wypadków lub kolizji na morzu, wyraźnego i szybkiego rozpoznania obszarów najbardziej odpowiednich do przyjęcia zagrożonych statków. Taki wykaz powinien zawierać zbiór istotnych danych, dotyczących w szczególności charakterystyki fizycznej, środowiskowej i ekonomicznej danych obiektów oraz znanych urządzeń i instalacji, które mogą ułatwić przyjęcie zagrożonych statków lub działania zmierzające do likwidacji skutków wypadku lub zanieczyszczenia środowiska.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- (15) Istotnym jest, aby odpowiednio opublikowana została lista właściwych organów odpowiedzialnych za podjęcie decyzji o przyjęciu statku w miejscu schronienia, jak również organów odpowiedzialnych za przyjmowanie i przetwarzanie zgłoszeń alarmowych. Państwa Członkowskie powinny również przekazać Komisji wykaz potencjalnych miejsc schronienia. Może także okazać się przydatne, aby odpowiednie informacje dotyczące planów i miejsc schronienia były również udostępniane stronom uczestniczącym w operacji niesienia pomocy na morzu lub organom sąsiednich państw członkowskich, których może dotyczyć sytuacja zagrożenia na morzu. **Ważne jest, aby strony posiadające takie informacje zagwarantowały ich poufność.**
- (16) **Należy przyspieszyć realizację sieci chronionych obszarów morskich, a ponadto państwa członkowskie powinny w koordynacji z Komisją sporządzić sezonowe mapy ewidencji morskich zasobów środowiskowych i ludzkich.**
- (17) **Brak gwarancji finansowych lub ubezpieczenia nie powinien zwalniać państwa członkowskiego z obowiązku udzielenia pomocy zagrożonemu statkowi i przyjęcia go w miejscu schronienia, jeżeli w ten sposób możliwe jest ograniczenie zagrożenia dla załogi i środowiska naturalnego. Właściwe organy mogą bowiem sprawdzić, czy statek jest objęty ubezpieczeniem lub inną gwarancją finansową umożliwiającą uzyskanie właściwego zwrotu kosztów lub rekompensaty strat związanych z jego przyjęciem w miejscu schronienia; czynności związane z uzyskaniem tych informacji nie powinny opóźniać akcji ratunkowej.**
- (18) **Porty przyjmujące zagrożony statek muszą mieć pewność szybkiego uzyskania w krótkim czasie pokrycia kosztów bądź naprawienia szkody związanych z tą operacją. W tym celu ważne jest stosowanie nie tylko dyrektywy 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów] oraz regulaminów Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniami Olejami, ale również międzynarodowej konwencji z 1996 r. w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z transportem drogą morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych (konwencja SNS) i międzynarodowej konwencji z 2001 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (konwencja o olejach bunkrowych). Dlatego też państwa członkowskie powinny jak najszybciej ratyfikować te konwencje. Pożądane jest również usilne dążenie przez państwa członkowskie do tego, aby w ramach IMO doszło do przyjęcia konwencji o usuwaniu wraków. W wyjątkowych przypadkach państwa członkowskie powinny zapewnić zwrot kosztów i wyrównanie strat gospodarczych poniesionych przez port w wyniku przyjęcia zagrożonego statku, w szczególności wówczas, gdy kosztów tych i strat gospodarczych nie obejmują gwarancje finansowe właścicieli statków ani inne istniejące mechanizmy rekompensaty.**
- (19) **W celu zapewnienia pełnej współpracy ze strony kapitanów statków i załóg oraz pozyskania ich zaufania należy zapewnić, iż kapitanowie i załoga mogą liczyć na dobre i uczciwe traktowanie ze strony właściwych organów państwa członkowskiego, które ma obowiązek przyjęcia zagrożonego statku. W tym celu, państwa członkowskie powinny stosować wytyczne IMO dotyczące odpowiedniego traktowania załóg w sytuacji zaistnienia wypadku morskiego.**
- (20) **Nadzór wybrzeży Unii Europejskiej i kontrola statków wpływających na jej wody terytorialne jest podstawowym elementem bezpieczeństwa na morzu w Europie. Aby zapobiec bezkarności statków i zagwarantować odszkodowanie dla wszystkich miejsc schronienia w razie wypadku, zasadnicze znaczenie ma wzmocnienie kontroli wybrzeży i zapewnienie, że żaden statek nieobjęty gwarancją finansową w rozumieniu dyrektywy 2007/.../WE [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów] nie wpłynie na wody terytorialne Unii Europejskiej.**
- (21) Specyficznym zadaniem środków monitorowania i wyznaczanie dróg morskich jest umożliwienie Państwom Członkowskim uzyskania faktycznych informacji o statkach pływających po wodach podlegających ich jurysdykcji, a zatem, w razie potrzeby, lepszego zapobiegania potencjalnym zagrożeniom. W tym kontekście, wymiana informacji umożliwia poprawienie ich jakości i ułatwia ich przetwarzanie.
- (22) Państwa członkowskie i Komisja, zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE, poczyniły znaczące postępy w dziedzinie harmonizacji wymiany danych drogą elektroniczną, dotyczących w szczególności przewozu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających. Wspólnotowy system wymiany informacji, zwany SafeSeaNet, rozwijany od 2002 r., powinien być dzisiaj ustanowiony jako sieć referencyjna

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

na poziomie wspólnotowym. **Należy zagwarantować, że system SafeSeaNet nie spowoduje dodatkowego obciążenia administracyjnego ani dodatkowych kosztów dla przemysłu oraz że dojdzie do harmonizacji z przepisami międzynarodowymi, a kwestia poufności będzie brana pod uwagę w związku ze wszelkimi możliwymi skutkami handlowymi.**

- (23) Postęp dokonany w dziedzinie nowych technologii, a zwłaszcza w ich zastosowaniach kosmicznych, takich jak **satelitarne** urządzenia monitorowania **statków**, **systemy** obrazowania czy też system Galileo, umożliwiają dzisiaj rozszerzenie monitorowania ruchu statków na otwarte morze i, w ten sposób, usprawnienie jego działania na wodach europejskich. Ponadto, **Ponadto, IMO wprowadziła poprawki do konwencji SOLAS w celu uwzględnienia zmian zachodzących w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego oraz środowiska morskiego z zamiarem stworzenia globalnych systemów identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT). Zgodnie ze strukturą przyjętą przez IMO, która przewiduje możliwość utworzenia regionalnych ośrodków gromadzenia danych LRIT, a także biorąc pod uwagę doświadczenie zdobyte dzięki systemowi SafeSeaNet, należy stworzyć europejskie centrum gromadzenia danych LRIT do celów zbierania informacji LRIT i ich administrowaniem. W celu uzyskania danych LRIT państwa członkowskie będą musiały być połączone z europejskim centrum danych LRIT.**
- (24) **Wymogi IMO dotyczące wyposażenia statków w system LRIT mają zastosowanie jedynie do statków odbywających rejsy międzynarodowe. Jednak ze względu na fakt, iż statki odbywające rejsy krajowe między portami państwa członkowskiego również mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu oraz środowiska naturalnego, powinny one także zostać wyposażone w system LRIT stosownie do harmonogramu, który w odpowiednim czasie powinna zaproponować Komisja.**
- (25) W celu zagwarantowania na poziomie wspólnotowym optymalnego i zharmonizowanego wykorzystania informacji zebranych na mocy niniejszej dyrektywy lub innych aktów dotyczących bezpieczeństwa na morzu, Komisja powinna, w razie konieczności, mieć możliwość przetwarzania i wykorzystywania tych informacji oraz przekazywania ich organom wyznaczonym przez Państwa Członkowskie.
- (26) **Informacje gromadzone, stosownie do niniejszej dyrektywy, mogą być przekazywane dalej oraz wykorzystywane tylko i wyłącznie w celu zapobiegania sytuacjom, w których zagrożone jest bezpieczeństwo ludzi na morzu, a także w celu ochrony środowiska morskiego. Komisja powinna więc we współpracy z Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa Sieci i Informacji sprawdzić możliwości rozwiązania problemów związanych z bezpieczeństwem sieci i informacji, które wynikają ze stosowania niniejszej dyrektywy.**
- (27) W tym kontekście, rozwój systemu „Equasis” wykazał znaczenie promowania kultury bezpieczeństwa na morzu, w tym wobec operatorów transportu morskiego. Komisja powinna móc przyczynić się do rozpowszechniania, szczególnie za pośrednictwem tego systemu, wszelkich informacji mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego zebranych przez różne jednostki publiczne lub prywatne zainteresowane bezpieczeństwem na morzu.
- (28) Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)⁽¹⁾ centralizuje zadania komitetów ustanowionych w ramach stosownego prawodawstwa wspólnotowego w zakresie bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom powodowanym przez statki oraz ochrony warunków życia i pracy na pokładzie statków. Należy, w związku z tym, zastąpić istniejący komitet przez COSS.
- (29) Należy również uwzględnić zmiany wymienianych aktów międzynarodowych.
- (30) Europejska Agencja ds. bezpieczeństwa na morzu ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r.⁽²⁾ powinna gwarantować niezbędną pomoc w celu zapewnienia skoordynowanego i skutecznego wykonania niniejszej dyrektywy.
- (31) W związku z tym dyrektywa 2002/59/WE powinna zostać odpowiednio zmieniona,

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str. 12).

⁽²⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006 (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, str. 1).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2002/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) **punkt 19 preambuły otrzymuje następujące brzmienie:**

„(19) Środki konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (*). Komisja powinna mieć zwłaszcza uprawnienia do sporządzania załącznika dotyczącego SafeSeaNet oraz do zmiany załączników I, III oraz IV odpowiednio do doświadczeń zgromadzonych w trakcie stosowania dyrektywy. Ponieważ są to środki o zakresie ogólnym, opracowane w celu zmiany elementów niniejszej dyrektywy niemających charakteru zasadniczego, należy je przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE. Komisja powinna mieć również uprawnienia w zakresie ustanawiania wymogów dotyczących instalowania wyposażenia LRIT na pokładzie statków odbywających rejsy krajowe oraz w zakresie zmieniania definicji, odniesień lub załączników w celu dostosowania ich do prawodawstwa WE lub prawa międzynarodowego. Środki te mogą być przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w art. 5 decyzji 1999/468/WE.

(*) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).”

2) **W art. 1 ustęp 1 zostaje zastąpiony tekstem o następującym brzmieniu:**

„Celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie we Wspólnocie systemu monitorowania i informowania o ruchu statków w celu poprawy bezpieczeństwa i sprawności w ruchu morskim, bezpieczeństwa w portach i na morzu, a także poprawy skuteczności działań władz w razie wypadków, kolizji lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu, w tym działań poszukiwawczych i ratowniczych, oraz wniesienia wkładu w poprawę skuteczności działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń powodowanych przez statki.”

3) **W art. 2 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:**

a) wyrażenie wprowadzające zastępuje się następującym wyrażeniem „Niniejszej dyrektywy nie stosuje się, o ile przepisy nie stanowią inaczej, do:”;

b) **lit. c) otrzymuje następujące brzmienie:**

„c) zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie statków.”

4) **W art. 3 wprowadza się następujące zmiany:**

a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

i) w pierwszym zdaniu, wyrażenie wprowadzające „następujące dokumenty:” zastępuje się wyrażeniem „następujące dokumenty w ich zaktualizowanej wersji:”;

ii) dodaje się następujące tirety:

— »rezolucja A.949(23)IMO« oznacza rezolucję 949(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną »Wytucznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy«

— »rezolucja A.950(23)OMI« oznacza rezolucję 950(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną »Służby asysty morskiej (MAS)«;

— »rezolucja IMO A.917(22)« oznacza rezolucję A.917(22) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zatytułowaną Wytuczne dotyczące korzystania z pokładowych systemów automatycznego rozpoznawania (AIS), zmienioną na podstawie rezolucji A.956(23);

— »rezolucja IMO A.987(24)« oznacza rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.987(24), zatytułowaną, Wytuczne dotyczące właściwego traktowania marynarzy w sytuacji zaistnienia wypadku morskiego;”

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- b) dodaje się następujące lit. s), t) u) oraz v):
- „s) »SafeSeaNet« oznacza wspólnotowy system wymiany informacji morskich rozwinięty przez Komisję we współpracy z państwami członkowskimi w celu zapewnienia wykonania ustawodawstwa wspólnotowego, **stosownie do specjalnego załącznika, który zostanie sporządzony na podstawie procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 3;**
 - t) »rejs regularny« oznacza podróże zorganizowane w sposób zapewniający połączenie pomiędzy dwoma portami lub więcej, bądź zgodnie z publicznym rozkładem jazdy, bądź odbywających się regularnie i z taką częstotliwością, która pozwala rozpoznać ich cykliczny charakter;
 - u) »statek rybacki«: każdy statek wyposażony lub używany w celach handlowych do połowu ryb lub pozyskiwania innych żywych zasobów morza;
 - v) »LRIT« **oznacza system, który automatycznie przekazuje informacje dotyczące identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu zgodnie z uregulowaniem 19 rozdział V konwencji SOLAS.**”

- 5) Dodaje się następujący art. 6a:

„Artykuł 6a

Stosowanie przez statki rybackie systemów automatycznego rozpoznawania AIS

Każdy statek rybacki, którego długość zewnętrzna przekracza **24 metry**, pływający po wodach podlegających jurysdykcji jednego z państw członkowskich, musi zostać wyposażony, zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w załączniku II część I pkt 3 w system automatycznego rozpoznawania (AIS) odpowiadający wymaganiom norm IMO.

Statki rybackie wyposażone w AIS przez cały czas utrzymują go w pełnej gotowości z wyjątkiem sytuacji, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub normy przewidują ochronę danych nawigacyjnych.

Zgodnie z wytycznymi IMO dotyczącymi korzystania z pokładowych systemów automatycznego rozpoznawania (AIS) system AIS może zostać wyłączony, jeżeli kapitan uzna to za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.”

- 6) **Dopisuje się artykuł 6b o następującej treści:**

„Artykuł 6b

Wykorzystanie systemu identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)

1. Statki odbywające rejsy międzynarodowe są wyposażone w system LRIT zgodnie z uregulowaniem 19 rozdział V konwencji SOLAS, wymaganiami norm i wymaganiami użytkowymi, przyjętymi przez MOM. Nie dotyczy to statków wyposażonych w system automatycznego rozpoznawania (AIS) i operujących wyłącznie w obszarze morza A1, objętym siecią AIS.

Komisja ustala, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 28 ust. 2, wymogi dotyczące instalowania wyposażenia LRIT na pokładzie statków odbywających rejsy krajowe między portami danego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

2. Państwa członkowskie i Komisja podejmują współpracę w celu stworzenia do dnia 31 grudnia 2008 r. europejskiego centrum gromadzenia danych LRIT, którego zadaniem będzie przetwarzanie informacji dotyczących identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu.

Europejskie centrum gromadzenia danych LRIT stanowi część europejskiego systemu wymiany informacji między administracjami morskimi o nazwie SafeSeaNet. Koszty wynikające z wprowadzenia zmian do krajowych elementów SafeSeaNet w celu uwzględnienia informacji LRIT ponoszą państwa członkowskie.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Do dnia 31 grudnia 2008 r. państwa członkowskie utworzą i będą utrzymywać połączenie z europejskim centrum gromadzenia danych LRIT.

3. Komisja określa politykę i zasady dostępu do informacji przechowywanych w europejskim centrum gromadzenia danych LRIT zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 28 ust. 2.”

7) Art. 12 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 12

Obowiązki załadowcy

1. Załadowcy oferujący w porcie państwa członkowskiego przewóz towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających, bez względu na ich ilość, dostarczają kapitanowi statku lub armatorowi, zanim towary znajdą się na pokładzie, deklarację zawierającą następujące informacje:

- a) informacje wymienione w pkt. 2 załącznika I;
- b) dla substancji określonych w załączniku I Konwencji Marpol – kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, włącznie z lepkością wyrażoną w cSt w temp. 50°C oraz gęstością w temp. 15°C **oraz inne dane zawarte w karcie danych dotyczących bezpieczeństwa zgodnie z rezolucją IMO MSC.150(77);**
- c) numer alarmowy załadowcy lub każdej innej osoby lub organu będącego w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów i środków, jakie należy podjąć w nagłym wypadku. Numer alarmowy załadowcy lub każdej innej osoby lub organu będącego w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów i środków, jakie należy podjąć w nagłym wypadku.

2. Statki przybywające z portu położonego poza obszarem Wspólnoty i kierujące się do portu państwa członkowskiego lub kotwicowiska na wodach terytorialnych państwa członkowskiego, które mają na pokładzie substancje niebezpieczne lub zanieczyszczające, muszą posiadać deklarację załadowcy zawierającą następujące informacje:

- a) **informacje podane w załączniku I sekcja 3;**
- b) **informacje wymagane w ust. 1 lit. b) i c) niniejszego artykułu.**

3. Do zakresu obowiązków i odpowiedzialności załadowcy należy zapewnienie, że ładunek przedstawiony do przewozu jest dokładnie taki, jak opisany w deklaracji określonej w **akapicie 1 i 2.**

8) **W drugim ustępie art. 14 lit. c) otrzymuje następujące brzmienie:**

„c) **na żądanie każde państwo członkowskie musi być w stanie niezwłocznie przesłać do odpowiednich krajowych i lokalnych organów innego państwa członkowskiego informacje na temat statku i towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających znajdujących się na jego pokładzie, wykorzystując w tym celu SafeSeaNet. Nie może to prowadzić do rutynowego żądania przez państwa członkowskie informacji na temat statków i ich ładunków dla celów innych niż bezpieczeństwo na morzu, bezpieczeństwo ogólne lub ochrona środowiska morskiego.**”

9) W art. 16 ust. 1 dodaje się następujące lit. d) i e):

„d) statki, które nie przekazały lub które nie posiadają zaświadczeń ubezpieczenia lub innej gwarancji finansowej na mocy dyrektywy 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów](⁽¹⁾);

e) statki, które według pilotów lub władz portowych przejawiają nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo żeglugi lub powodować zagrożenie dla środowiska.

(¹) Dz.U. L ...”

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

10) Dodaje się następujący art. 18a:

„Artykuł 18a

Działania w przypadku zagrożenia spowodowanego obecnością lodu

1. W sytuacjach, w których właściwe organy wyznaczone przez Państwa Członkowskie uznają, przez wzgląd na stan lodów, że istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu lub że istnieje zagrożenie zanieczyszczenia obszarów żeglugi morskiej lub strefy przybrzeżnej innych państw:

- a) przekazują kapitanom statków znajdujących się w obszarach, za które one odpowiadają lub zamierzających wejść do jednego z portów, lub opuścić ten port, odpowiednie informacje o stanie lodów, zalecanych trasach i służbach lodołamaczy w obszarze, za który odpowiadają;
- b) mają prawo żądać, żeby statki znajdujące się w danych obszarach i zamierzające wejść do portu lub ten port lub terminal opuścić albo opuścić kotwiczowisko, **udokumentowały, przy pomocy dokumentów, że spełniają** wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające stanowi lodów w danym obszarze.

2. Środki podejmowane na mocy przepisów ust. 1 opierają się, jeśli chodzi o informacje dotyczące stanu lodów, na prognozie stanu lodów i pogody dostarczonej przez wykwalifikowane służby meteorologiczne, uznane przez Państwo Członkowskie.”

11) W art. 19 ust. 2 dodaje się następujący akapit:

„W tym celu, przekazują oni właściwym organom krajowym, na ich żądanie, informacje określone w art. 12.”

12) Art. 20 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 20

Przyjęcie zagrożonych statków w miejscach schronienia

1. Państwa Członkowskie **wyznaczają właściwy organ posiadający wymagane kompetencje, który jest niezależny i w trakcie akcji ratunkowej ma prawo samodzielnie podejmować decyzje dotyczące przyjęcia zagrożonych statków w celu:**

- **ochrony życia ludzi;**
- **ochrony wybrzeża;**
- **ochrony środowiska morskiego;**
- **zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, oraz**
- **zminimalizowania strat gospodarczych.**

2. **Organ, o którym mowa w ust. 1, może między innymi:**

- a) **ograniczyć poruszanie się statku lub skierować go tak, aby płynął określonym kursem; wymóg ten nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne kierowanie nim;**
- b) **skierować urzędowe żądanie do kapitana statku, aby przestał zagrażać środowisku naturalnemu lub bezpieczeństwu na morzu;**
- c) **wejść na pokład statku lub wysłać zespół badawczy w celu zbadania stopnia uszkodzenia statku, oceny ryzyka i udzielenia pomocy kapitanowi, aby zaradzić zaistniałej sytuacji i zawiadomić o niej właściwą stację nadbrzeżną;**
- d) **w razie potrzeby samodzielnie wezwać zespoły ratunkowe i zdecydować o podjęciu przez nie odpowiednich działań;**
- e) **spowodować, aby statek był pilotowany lub holowany.**

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

3. *Państwa członkowskie sporządzają w koordynacji z Komisją sezonowe mapy ewidencji (transgranicznych) morskich zasobów środowiskowych i ludzkich.*

4. *Organ, o którym mowa w ust. 1, jest odpowiedzialny za realizację planu, o którym mowa w art. 20a.*

5. *W oparciu o wstępną ocenę sytuacji organ, o którym mowa w ust. 1, decyduje o przyjęciu zagrożonego statku w miejscu schronienia.*

Organ, o którym mowa w ust. 1, zapewnia, że w oparciu o ocenę sytuacji zgodnie z planami, o których mowa w art. 20a, zagrożone statki są wpuszczane do miejsca schronienia we wszystkich przypadkach, w których przyjęcie zagrożonego statku w miejscu schronienia pozwala na ograniczenie zagrożeń związanych z zaistniałą sytuacją.

6. *W stosunku do załogi zagrożonego statku znajdującego się na wodach podlegających ich jurysdykcji państwa członkowskie przestrzegają wytycznych IMO dotyczących właściwego traktowania marynarzy w sytuacji zaistnienia wypadku morskiego.*

7. *Organy określone w ust. 4 spotykają się regularnie celem wymiany wiedzy eksperckiej i poprawy środków podejmowanych na mocy niniejszego artykułu. Z inicjatywy jednej z nich lub z inicjatywy Komisji, przez wzgląd na szczególne okoliczności, mogą się one zebrać w dowolnym momencie."*

13) Dodaje się następujący art. 20a:

„Artykuł 20a

Plany przyjęcia zagrożonych statków

1. *Państwa członkowskie opracowują plany w odpowiedzi na zagrożenie wywołane przez statki w niebezpieczeństwie znajdujące się na wodach podlegających ich jurysdykcji **oraz w celu bezpiecznego przyjęcia statków i ochrony życia ludzkiego.***

2. *Plany określone w ust. 1 są opracowywane po konsultacji zainteresowanych stron, z uwzględnieniem stosownych wytycznych IMO określonych w art. 3 lit a), i zawierają co najmniej następujące elementy:*

- a) *określenie organów zobowiązanych do przyjmowania zgłoszeń alarmowych i przetwarzania informacji o tych zgłoszeniach;*
- b) *określenie organów odpowiedzialnych za ocenę sytuacji, wyznaczenie odpowiedniego miejsca schronienia i podjęcie decyzji o przyjęciu zagrożonego statku w wyznaczonym miejscu schronienia;*
- c) *wykaz potencjalnych miejsc schronienia zestawiający elementy ułatwiające szybką ocenę i podjęcie decyzji, włącznie z opisem czynników środowiskowych i społecznych oraz warunków naturalnych dotyczących określonych potencjalnych miejsc schronienia;*
- d) *procedury oceny dotyczące wyznaczania miejsca schronienia w oparciu o potencjalne miejsca ujęte w wykazie;*
- e) *odpowiednie środki i urządzenia służące do niesienia pomocy, ratowania i zapobieganiu zanieczyszczeniom;*
- f) *ewentualne stosujące się międzynarodowe mechanizmy koordynacyjne i decyzyjne;*
- g) *procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.*

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

3. Państwa Członkowskie publikują nazwę właściwego organu określonego w art. 20 ust. 4, jak również listę punktów kontaktowych właściwych dla przyjmowania zgłoszeń alarmowych i przetwarzania informacji o tych zgłoszeniach. Państwa Członkowskie przekazują Komisji wykaz potencjalnych miejsc schronienia. Ponadto, przekazują sąsiednim Państwom Członkowskim stosowne informacje dotyczące planów i miejsc schronienia.

W trakcie wdrażania procedur przewidzianych w planach przyjęcia zagrożonych statków, Państwa Członkowskie gwarantują, że wszystkie stosowne informacje dotyczące planów i miejsc schronienia są udostępniane stronom uczestniczącym w operacjach, włącznie z przedsiębiorstwami świadczącymi usługi asysty i holownicze.

Osoby otrzymujące w oparciu o niniejszy ustęp odpowiednie informacje dotyczące planów awaryjnych i miejsc schronienia muszą być gwarantem zachowania poufności takich informacji."

14) Dodaje się następujący art. 20b:

„Artykuł 20b

Gwarancje finansowe **i rekompensata**

1. **Brak certyfikatu ubezpieczeniowego lub gwarancji finansowej nie zwalnia państwa członkowskiego z obowiązku dokonania wstępnej oceny i podjęcia decyzji, o czym mowa w art. 20, oraz nie stanowi wystarczającego powodu, aby państwo członkowskie odmówiło przyjęcia zagrożonego statku w miejscu schronienia.**

2. **Bez uszczerbku dla ust. 1, przyjmując zagrożony statek w miejscu schronienia, państwo członkowskie ma prawo wymagać od armatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia certyfikatu ubezpieczeniowego lub gwarancji finansowej w rozumieniu art. 7 dyrektywy 2007/.../WE [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów] obejmującej odpowiedzialność za szkody spowodowane przez statek. Czynności związane z przedstawieniem certyfikatu nie mogą opóźnić przyjęcia zagrożonego statku.**

3. **Państwa członkowskie zapewniają pokrycie kosztów i wyrównanie ewentualnych strat gospodarczych poniesionych przez port w wyniku decyzji podjętej zgodnie z art. 20 ust. 5, jeżeli kosztów tych lub szkód gospodarczych nie zrekompensował w stosownym czasie właściciel statku lub operator zgodnie z dyrektywą 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów] oraz istniejących międzynarodowych mechanizmów rekompensaty."**

15) Dodaje się następujący art. 22a:

„Artykuł 22a

Europejski system wymiany informacji morskich SafeSeaNet

1. Państwa Członkowskie ustanawiają systemy zarządzania informacjami morskimi na poziomie krajowym lub lokalnym, w celu przetwarzania informacji określonych w niniejszej dyrektywie.

2. Systemy łączności ustanowione zgodnie z ust. 1 muszą umożliwiać wykorzystanie operacyjne zebranych informacji, a zwłaszcza spełniać warunki określone w art. 14 niniejszej dyrektywy.

3. Dla zapewnienia skutecznej wymiany informacji określonych w niniejszej dyrektywie, Państwa Członkowskie gwarantują, że krajowe lub lokalne systemy ustanowione w celu gromadzenia, przetwarzania i przechowywania informacji określonych w niniejszej dyrektywie mogą być połączone ze wspólnotowym systemem wymiany informacji morskich, zwanym SafeSeaNet. **Komisja zapewnia nieprzerwaną operacyjność wspólnotowego systemu wymiany informacji na temat bezpieczeństwa na morzu SafeSeaNet.**

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

4. *Podjęwszy współpracę w ramach porozumień regionalnych lub projektów transgranicznych, międzyregionalnych czy też ponadnarodowych, państwa członkowskie gwarantują, że wprowadzone systemy informacji lub sieci informacyjne funkcjonują zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy oraz są kompatybilne i połączone z systemem SafeSeaNet.*

5. *W celu zagwarantowania, że okres testowania systemu SafeSeaNet jest odpowiednio długi, system ten zacznie w pełni działać 1 stycznia 2009 r.*

16) W art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje następujące brzmienie:

„c) rozszerzanie zasięgu wspólnotowego systemu monitorowania oraz informacji o ruchu statków i/lub jego uaktualnianie w celu ulepszenia rozpoznawania i monitorowania statków, z uwzględnieniem postępów dokonanych w dziedzinie technologii informatycznych i komunikacyjnych. W tym celu, Państwa Członkowskie i Komisja opracowują wspólnie, w sytuacjach, w których jest to konieczne, obowiązkowy system informowania, obowiązkowy system ruchu statków oraz odpowiedni system wyznaczania dróg morskich, celem przekazania ich IMO do zatwierdzenia. Współpracują również, w ramach właściwych instytucji regionalnych lub międzynarodowych, nad rozwojem urzędów monitorowania ruchu morskiego i nadzoru o dużym zasięgu;”

b) dodaje się następujące lit. e), f) i g):

„e) zapewnienie połączeń i współdziałania krajowych systemów **oraz zintegrowanie systemów konwencjonalnych z systemami satelitarnymi stosowanymi** do zarządzania informacjami określonymi w załączniku, rozwijanie i uaktualnianie systemu SafeSeaNet;

f) zbadanie możliwości wykonania i określenie szczegółowych zasad integracji AIS z systemami określania pozycji i systemami łączności stosowanymi w ramach wspólnej polityki rybołówstwa. **Wyniki tego badania zostaną przedstawione najpóźniej dwanaście miesięcy przed wejściem w życie obowiązku, o którym mowa w art. 6a, a w żadnym wypadku nie później niż 1 lipca 2008 r.;**

g) **badanie i wdrożenie procedur, które skuteczniej zagwarantują poufność zebranych informacji.**”

17) Dodaje się następujący art. 23a:

„Artykuł 23a

Przetwarzanie i zarządzanie informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego

1. Komisja zapewnia wyznaczonym przez Państwa Członkowskie organom, gdy jest to konieczne, przetwarzanie, wykorzystywanie i podawanie do publicznej wiadomości informacji gromadzonych na mocy niniejszej dyrektywy lub zbieranych przez każdą jednostkę publiczną lub prywatną z tytułu wykonywania jej misji.

2. W razie potrzeby, Komisja przyczynia się do rozwoju i funkcjonowania systemów gromadzenia i podawania do publicznej wiadomości informacji dotyczących bezpieczeństwa na morzu, w tym za pośrednictwem systemu „Equasis” lub każdego innego równoważnego systemu o charakterze publicznym.”

18) **Art. 24 otrzymuje następujące brzmienie:**

„Artykuł 24

Poufność informacji

1. **Państwa członkowskie, zgodnie ze swoim prawem krajowym, podejmują niezbędne środki z celu zapewnienia poufności przesłanych im informacji zgodnie z niniejszą dyrektywą.**

2. **Państwa członkowskie, zgodnie ze swoim prawem krajowym, nie dopuszczają do publicznego udostępniania danych AIS oraz LRIT przekazywanych przez statki lub do ich wykorzystywania do celów innych niż zapewnienie bezpieczeństwa i ochrona środowiska naturalnego, ani też do ich wykorzystywania w sposób naruszający zasady konkurencji pomiędzy armatorami. Nie zezwalają one zwłaszcza na publiczne udostępnianie informacji na temat ładunku oraz osób znajdujących się na pokładzie, chyba że kapitan lub armator statku wyraził na to zgodę.**

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

3. *We współpracy z Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa Sieci i Informacji Komisja bada możliwości jak najskuteczniejszego rozwiązania problemów związanych z bezpieczeństwem sieci i informacji, które mogą wynikać z działań podejmowanych w oparciu o niniejszą dyrektywę, w szczególności zaś jej art. 6, 6a, 14 i 22a. Najpóźniej rok po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja przyjmuje niezbędne środki w celu przeciwdziałania niezgodnemu z prawem wykorzystywaniu danych przekazywanych zgodnie z niniejszą dyrektywą i nadużywaniu ich w celach komercyjnych.*"

19) *W art. 27 ustęp 2 zostaje zastąpiony tekstem o następującym brzmieniu:*

„2. Dodatkowo załączniki I, III oraz IV mogą zostać zmienione zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 3, jeżeli doświadczenia zebrane w trakcie stosowania niniejszej dyrektywy wykażą zasadność takich zmian i o ile takie zmiany nie powodują poszerzenia zakresu niniejszej dyrektywy.”

20) Art. 28 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 28

Komitet

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres wskazany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. *W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art. 5a ust.1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tejże decyzji.*

(*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione ostatnio rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str. 12)."

21) *W załączniku I tiret X punkt 4 zostaje zastąpiony tekstem o następującym brzmieniu:*

„— **X. różne informacje:**

— **właściwości i szacunkowa ilość paliwa w zbiornikach, dla wszystkich statków przewożących paliwo w zbiornikach;**

— **status nawigacyjny.”**

22) W załączniku II pkt I dodaje się następujący pkt 3:

„3. Statki rybackie

Każdy statek rybacki, którego długość zewnętrzna **24 metrów** i powyżej podlega wymaganiom przewozowym ustanowionym w art. 6a według następującego harmonogramu:

— **nowe statki rybackie o całkowitej długości 24 m lub więcej: od ...(*);**

— statki rybackie, których długość zewnętrzna jest większa lub równa 24 metrom i mniejsza niż 45 metrów – najpóźniej ...(**);

(*) *Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*

(**) *Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.”*

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do ...⁽¹⁾. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów, jak również tabelę korelacji tych przepisów z niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odesłania określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w obszarze objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

⁽¹⁾ 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

P6_TA(2007)0147

Postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego *I**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE (COM(2005)0590 — C6-0056/2006 — 2005/0240(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

— uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0590)⁽¹⁾,

— uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0056/2006),

⁽¹⁾ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.